# Za KIEROWNICĄ

Nr 8 (74)

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

ROK PIĄTY Warszawa, dnia 16 - 30 kwietnia 1952 r.


**W NUMERZE:**



# NASZ WIELKI WYCHOWAWCA — PRZEWODNIK POLSKIEGO NARODU

**1892** **1952**

*„Ludzie wybitni stać się mogą naprawdę wybitnymi jednostkami, jeśli ich idee i dążenia są rzeczywistym wyrazem potrzeb ekonomicznego rozwoju społeczeństwa, potrzeb przodującej klasy."*

*J. STALIN*



**18 kwietnia, jak Polska długa i szeroka,** myśli i serdeczne życzenia wszystkich obywateli naszego kraju kierują się ku kochanemu przez cały naród, niezłomnemu bojownikowi o sprawę ludu polskiego Bolesławowi Bierutowi. W dniu tym obchodzi On 60-lecie swych urodzin.

Wspaniały czyn produkcyjny mas pracujących naszego kraju, podjęty dla uczczenia Dnia Urodzin Pierwszego Obywatela Polski Ludowej, jest najlepszym dowodem umiłowania i serdecznych więzi, jakie łączą nas wszystkich z osobą Prezydenta Bieruta. Czyn ten przyniósł naszemu Ludowemu Państwu dodatkową produkcję i usprawnienia wartości wielu milionów złotych — przyśpieszył realizację wielkiego Planu 6-letniego — wzmocnił siłę i obronność naszej Ojczyzny. Jeszcze nigdy od dnia wyzwolenia fala zobowiązań wszelkiego rodzaju nie miała tak szerokiego zasięgu wśród wszystkich warstw naszego społeczeństwa.

Wiele tysięcy serdecznych listów, jakie napływały codziennie do Belwederu od robotników i chłopów, od inteligencji pracującej i żołnierzy, od młodzieży i dziatwy szkolnej, zawarły w sobie tylko część tej ogromnej miłości i przywiązania, jaką otacza cały naród swego Prezydenta. Nie ma bowiem dzisiaj w Polsce Ludowej odcinka życia gospodarczego, politycznego, kulturalnego, czy zawodowego, których rozwój i działalność nie byłyby ściśle związane z Jego osobą. Widzą w nim swego nauczyciela i przewodnika uczeni i pisarze, robotnicy socjalistycznego przemysłu i działacze gospodarczy. Jego bogaty i twórczy umysł wytycza drogę rozwojową partii i narodu, wskazuje w oparciu o przyjaźń, przykład i pomoc ZSRR drogi budownictwa naszego przemysłu i postępowej wsi.

Bolesław Bierut z właściwą sobie dalekowzrocznością polityczną nakreśla perspektywy rozwoju naszego kraju. Sprawę rozwoju gospodarczego wiąże On ściśle ze sprawą walki o pokój, w którym widzi jeden z warunków realizacji budownictwa socjalizmu i podstawę do wzajemnych, dobrosąsiedzkich stosunków między narodami. Dzięki jego mądremu kierownictwu Polska kroczy dziś obok Związku Radzieckiego i państw demokracji ludowej w czołowych szeregach ruchu pokoju, któremu przewodzi Wielki Chorąży Pokoju — Józef Stalin.

Wspaniała przyszłość, do jakiej prowadzi nasz naród Bolesław Bierut, długie lata twardej i nieugiętej walki, jaką toczył On o nasze wyzwolenie społeczne i narodowe — oto powody, dla których serca wszystkich Polaków biją mocniej na sam dźwięk imienia — **Bierut.** Bo przecież całe Jego życie — życie, które winien znać dobrze każdy Polak i Polka — zostało poświęcone temu wielkiemu celowi.

Będąc jeszcze uczniem Bolesław Bierut jest organizatorem strajku szkolnego młodzieży polskiej przeciwko brutalnej polityce rusyfikacyjnej caratu, za co zostaje usunięty przez władze carskie ze szkoły. Bierze następnie czynny udział w pracy społeczno-politycznej w organizacji „Przyszłość". Tu nawiązuje kontakt z działaczami PPS-lewicy. W jej szeregach pozostaje aż do chwili zjednoczenia się SDKPiL i PPS-lewicy w rewolucyjną partię ruchu robotniczego KPRP, późniejszą Komunistyczną Partię Polski.

W okresie wojny imperialistycznej 1914—1918 Bolesław Bierut staje się świadomym bojownikiem o rewolucję proletariacką, przeciwko imperialistycznej rzezi. Jest On płomiennym zwolennikiem Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej i solidarności polskich mas ludowych z republikami radzieckimi — bojownikiem o władzę dyktatury proletariatu w Polsce.

**W latach międzywojennych Bolesław** Bierut całkowicie poświęca się pracy rewolucyjnej w Komunistycznej Partii Polski. Pracuje na odpowiedzialnych stanowiskach we władzach centralnych partii, najpierw jako niezłomny i ofiarny kierownik wielkich nielegalnych organizacji okręgowych KPP: dąbrowskiej, śląskiej i łódzkiej, później w charakterze członka Sekretariatu Krajowego Komitetu Centralnego KPP.

Sanacyjna defensywa widzi w Bolesławie Bierucie „niebezpiecznego" rewolucjonistę, nieugiętego bojownika partii. Zaczynają więc spadać Nań represje policyjne: mnożą się rewizje i aresztу. W wyniku prześladowań Bolesław Bierut wyjeżdża za granicę i tam uzupełnia swoje wykształcenie. W 1931 roku wraca do kraju i natychmiast włącza się ponownie do aktywnej pracy w KPP.

W 1933 roku zostaje Bolesław Bierut aresztowany przez władze sanacyjne i skazany na 7 lat więzienia. W pierwszych dniach wojny z niemieckim faszyzmem Bolesław Bierut, jeden z czołowych przywódców klasy robotniczej, staje w pierwszych szeregach walczących obrońców Warszawy.

W ponurą noc hitlerowskiej niewoli Bolesław Bierut jest jednym z czołowych organizatorów Polskiej Partii Robotniczej, która wysoko wzniosła sztandar ogólnonarodowego, demokratycznego frontu walki przeciwko faszystowskim okupantom.

Nieprzejednany w walce przeciwko grupie nacjonalistyczno-oportunistycznej, dąży Bolesław Bierut do oparcia walki wyzwoleńczej o sojusz ze Związkiem Radzieckim, który jedynie może zapewnić Polsce prawdziwą niepodległość i nieskrępowany rozwój w marszu do socjalizmu.

Organizator Krajowej Rady Narodowej w noc na 1 stycznia 1944 przewodniczy pierwszemu historycznemu posiedzeniu KRN — podziemnemu parlamentowi rodzącej się Polski.

Na stanowisku przewodniczącego KRN pozostaje do 5 lutego 1947 roku, kiedy to Sejm Ustawodawczy wybiera Go Prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej.

**(Dokończenie na str. 2)**

# NASZ WYCHOWAWCA I PRZEWODNIK

**(Dokończenie ze str. 1)**

Od pierwszych dni wyzwolenia jest Bolesław Bierut niezmordowanym organizatorem ludowej państwowości polskiej, kieruje narodem polskim w walce o przepędzenie hitlerowskiego okupanta z całości ziem Polski, organizuje Ludowe Wojsko Polskie — zbrojne ramię ludu pracującego, kieruje masami ludowymi w wielkim dziele odbudowy kraju, zdruzgotania reakcyjnego podziemia i kierownictwa mikołajczykowskiego PSL. Jest kierownikiem Polskiej Partii Robotniczej w walce przeciwko odchyleniu prawicowemu i nacjonalistycznemu, które usiłowało oddać partię i kraj w ręce anglo-amerykańskich imperialistów. Po plenum sierpniowo-wrześniowym PPR i rozgromieniu grupki prawicowców z Gomułką na czele, Bolesław Bierut zostaje jednomyślnie wybrany Sekretarzem Generalnym Partii.

Bolesław Bierut to niestrudzony bojownik rewolucyjnej jedności polskiego ruchu robotniczego, organizator zjednoczenia proletariatu polskiego na gruncie marksizmu-leninizmu. Bierze bardzo czynny udział w pracach nad zjednoczeniem polskiego ruchu robotniczego, a na Kongresie Zjednoczeniowym zostaje wybrany Przewodniczącym Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Olbrzymi jest wkład Bolesława Bieruta we wszystko, co dokonuje się w Polsce. Plan 6-letni wytycza drogi przekształcenia Polski w kraj nowoczesny, przemysłowy, kulturalny i zamożny, wytycza drogę zbudowania socjalizmu w naszym kraju. Bolesław Bierut jako Prezydent Rzeczypospolitej i jako Przewodniczący Komitetu Centralnego PZPR brał decydujący udział w opracowaniu Planu 6-letniego. Dziś stoi na czele walki o pełne wykonanie planu.

Odbudowa Warszawy napełnia uzasadnioną dumą cały naród polski — Bolesław Bierut od pierwszej chwili wyzwolenia walczył o szybkie tempo odbudowy stolicy, brał i bierze bezpośredni, kierowniczy udział w planowaniu tej budowy, czuwa stale nad jej rozwojem. Dokonuje się w kraju wielka rewolucja kulturalna, milionowe masy ludowe biorą po raz pierwszy w historii Polski w posiadanie olbrzymi, postępowy dorobek kultury narodowej — Bolesław Bierut niestrudzenie kieruje procesem rewolucji kulturalnej, wytycza jej drogi, czuwa nad jej przebiegiem.

Projekt nowej Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej ujmuje w formę prawną dotychczasowe zdobycze ludu pracującego Polski, tworzy ramy dla dalszego rozwoju naszego państwa. Autorem podstawowych założeń i artykułów projektu Konstytucji jest Bolesław Bierut, zaś jako przewodniczący Komisji Konstytucyjnej kieruje całą ogromną, historyczną wagi pracą związaną z dyskusją i opracowaniem Konstytucji.

Jako Przewodniczący Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej stał się Bolesław Bierut wychowawcą partii i narodu w duchu płomiennego i głębokiego patriotyzmu i proletariackiego internacjonalizmu. Stał się organizatorem zespolenia wszystkich żywotnych sił narodu w ogólnonarodowym froncie walki o pokój i o realizację Planu 6-letniego. Bolesław Bierut to zawsze niezłomny szermierz sojuszu polskiej klasy robotniczej i narodu polskiego z rosyjskim ruchem rewolucyjnym, z państwem radzieckim — państwem Wielkiego Października — partią Lenina i Stalina.

Dziś w dniu 60 rocznicy urodzin ukochanego przez naród Wodza i Nauczyciela, jednego z najwierniejszych w Polsce uczniów Lenina i Stalina, niezłomnego bojownika i budowniczego socjalistycznej Polski — Bolesława Bieruta masy pracujące w tysięcznych zobowiązaniach produkcyjnych dały wyraz miłości i przywiązania do swojej Ojczyzny, Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i przewodnika narodu Bolesława Bieruta.

Nasze Ludowe Wojsko Polskie wita 60 rocznicę urodzin ukochanego Prezydenta wzmożonym wysiłkiem szkoleniowym i przodownictwem we wszystkich dziedzinach żołnierskiej służby. Jeszcze lepiej użytkować wspaniałą technikę samochodową WP, jeszcze lepsze uzyskiwać wyniki w szkoleniu bojowym, politycznym i fachowym — oto zadanie, jakie postawili przed sobą żołnierze: kierowcy i specjaliści służby samochodowej, którzy obok żołnierzy innych broni i służb czujnie strzegą polskich granic przed zakusami amerykańskich imperialistów.

W pracy naszej nad utrwaleniem siły i gotowości bojowej naszego wojska, droga życiowa bohaterskiego wodza narodu polskiego Bolesława Bieruta, Jego ofiarna służba dla narodu, Jego niezłomna wierność zasadom nauki Lenina i Stalina, Jego gorące umiłowanie Ojczyzny i bezkompromisowość w walce z wrogami będzie dla nas wzorem w wiernej służbie naszej Ludowej Ojczyźnie.

◆

Jan Brzechwa

## SZEŚĆDZIESIĘCIOLECIE

**Są zamysły człowieka, w których świat się odmienia,**
**Są żywoty z kamienia i żywoty z płomienia.**
**Lata w walce przeżyte trzeba liczyć podwójnie,**
**Pochodowi ich trzeba przysłuchiwać się czujnie,**

**Odczytywać historię tak jak księgę otwartą**
**I zamyślać się długo nad niejedną jej kartą,**
**Przypatrywać się ludziom, ich zmaganiom i dziełom**
**Szukać prawdy i zdążać tam, gdzie postępy i przełom.**

**Pragnę uczcić człowieka, który sięgnął po światło,**
**Żeby w walce prowadzić lud przez drogę nie łatwą,**
**Pragnę uczcić człowieka, który wierny jest Partii,**
**Który, tworząc ją w ogniu, przejrzał mądrość i hart jej.**

**Taki żywot w swych sercach niech utrwalą współcześni,**
**Jest on godny pamięci poematu i pieśni.**
**Wypalona w płomieniu i w kamieniu wykuta**
**Droga życia i walki Bolesława Bieruta.**

# W DARZE PIERWSZEMU OBYWATELOWI

**Zobowiązania ku czci Przewodniczącego PZPR Prezydenta Polski Ludowej Bolesława Bieruta — podjęte w przeddzień wielkiego święta klasy robotniczej 1 Maja — objęły cały kraj swym zasięgiem. Ludzie pracy miast i wsi: metalowcy, górnicy, włókniarze, kolejarze, budowlani, chłopi pracujący, pracownicy umysłowi podjęli konkretne zadania, aby uczcić imię Tego, który uczy lud polski gospodarzyć w wyzwolonej swojej Ojczyźnie, pomnażać jej siły i wkład w wielką sprawę, o którą walczy światowy obóz pokoju.**

**Myśl, idea czynu jest wspólna i jedyna dla całego ludu polskiego: umacniać narodowy front walki o pokój i Plan 6-letni, umacniać pracą świadomą, ofiarną i patriotyczną. W wykonanie podjętego czynu naród polski włożył cały wysiłek i zapał, jaki tylko może zrodzić uczucie głębokiej miłości i przywiązania do Partii i Jej Przewodniczącego Bolesława Bieruta.**

**Nie ma dziś w Polsce dziedziny życia gospodarczego czy kulturalnego, w których — w wyniku zrealizowanych zobowiązań ku czci Pierwszego Obywatela Polski Ludowej — nie uzyskanoby nowych sukcesów swej pracy. Nasza socjalistyczna gospodarka wzmocniona została ponadplanową produkcją węgla i stali, nowymi wyrobami przemysłowymi i artykułami masowego spożycia. Szczególne sukcesy — obok górników i hutników — osiągnął w ramach swych zobowiązań nasz młody, wspaniale rozwijający się przemysł motoryzacyjny.**

### 13 SAMOCHODÓW PONAD PLAN WYKONAŁA ZAŁOGA „STARACHOWIC"

Robotnicy Starachowickich Zakładów Samochodowych pragnąc uczcić patriotycznym czynem produkcyjnym 60 rocznice urodzin wielkiego syna narodu polskiego Prezydenta Bolesława Bieruta, oraz zbliżające się święto pracy 1-go Maja — postanowili wyprodukować do dnia 18 kwietnia — 60 rocznicy urodzin Prezydenta — 3 samochody „Star — 20" ponad plan.

Do końca 1-go kwartału br. załoga „Starachowic" zrealizuje zobowiązanie wyprodukowania ponad plan 10-ciu ciężarówek „Star — 20", podjęte dla uczczenia 10-tej rocznicy powstania Polskiej Partii Robotniczej.

Robotnicy z wydziału P-1 postanowili wykonać ponad plan części do 50-ciu samochodów, robotnicy innego wydziału zobowiązali się wyprodukować dodatkowo m. in. 10 silników. Już w dniu 15 kwietnia załoga zameldowała o wykonaniu podjętych zobowiązań. Załoga działu montażu zobowiązała się dodatkowo wykonać ponad plan 3 samochody. Wezwała ona do podjęcia podobnych zobowiązań wszystkie działy produkcyjne.

### NOWOCZESNA TECHNIKA OBRÓBKI w F. S. O.

„Wszyscy znamy, szanujemy i kochamy Pierwszego Obywatela i Gospodarza Polski Ludowej, wiernego syna i przywódcę mas pracujących, Bolesława Bieruta — mówił na zebraniu w hali głównego montażu — majster działu spawalniczo - montażowego Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu Tadeusz Szkalski. — Wszyscy pragniemy dać dowód naszego uznania dla Jego wielkich zasług i przywiązania do naszego drogiego towarzysza Bieruta."

Padają dziesiątki zobowiązań robotnic i robotników, majstrów, techników i inżynierów.

Pracownicy wydziałów: głównego montażu, tapicerni, lakierni i spawalniczo-montażowego zmontowali ponad plan w marcu i kwietniu br. 4 samochody M-20 „Warszawa", Pracownicy wydziałów remontowo-montażowego i produkcji narzędzi wyknali ponad plan urządzenia i narzędzia wartości około 60 tys. złotych. Ponadto pracownicy Białkowski i Ołaszewski zorganizowali do dnia 15 marca gniazdo obróbcze części masowych, co umożliwi wprowadzenie na wzór radziecki — nowoczesnej techniki obróbki mechanicznej i pozwoli na stopniowe przejście wszystkich pracowników na ten system pracy.

Ogółem załoga F.S.O., w zrozumieniu wielkich zadań, jakie stawia przed nimi Partia i Rząd, dała ponadplanową produkcję i wyprodukuje 405 tys. złotych dodatkowych oszczędności.

### 2 MILIONY PONADPLANOWEJ PRODUKCJI „URSUSA"

Załoga Zakładów Mechanicznych „Ursus", która postanowiła wykonać ponad plan w marcu i kwietniu br. 60 kompletów części ciągników oraz wykonać do 1-go Maja — 20 ciągników ponad plan, osiąga właściwą rytmiczność produkcji. Obecnie dzienne zadania fabryki wykonywane są w 100 %. Nie ma dysproporcji w wykonywaniu planów przez poszczególne działy. W ciągu pierwszych 13-tu dni marca wyprodukowano trzy dodatkowe traktory.

O całkowitej przedterminowej realizacji podjętego zobowiązania zameldowali komitetowi fabrycznemu PZPR i radzie zakładowej robotnicy wydziału elektrycznego: Mekler, Perkowski i Kowalski, którzy wykonali dodatkowo sieć elektryczną, niezbędną dla uruchomienia nowego kompresora w odlewni.

„Wszystkie te zobowiązania — czytamy w liście załogi do Prezydenta Bolesława Bieruta — przyniosła naszemu Zakładowi i całej Gospodarce Narodowej ponadplanową produkcję wartości przeszło 2 miliony złotych. Zdajemy sobie sprawę, że zrealizowanie tych zobowiązań przyczyni się do dalszego wzrostu naszych sił w obozie pokoju".

### JEDENAŚCIE SAMOCHODÓW „LUBLIN" PONAD PLAN

Podjęte przez pracowników Fabryki Samochodów Ciężarowych w Lublinie zobowiązania dla uczczenia urodzin Prezydenta Bolesława Bieruta i święta 1 Maja zmobilizowały załogę do wzmożenia tempa pracy. Załoga fabryki wykonała kwartalny plan montażu już w dniu 29 marca br.

Wśród setek przodujących robotników FSC na wyróżnienie zasługuje młodzieżowa brygada Z.M.P. Józefa Kubicy z głównej taśmy montażowej, wykonywująca przeciętnie 133% normy, oraz brygada Jana Wojdy z działu wykończeniowego.

Załoga FSC w Lublinie nie poprzestała na przedterminowym wykonaniu zobowiązań. 11 bm. wielu robotników stanęło do wart na cześć Prezydenta Bieruta.

„11 samochodów ponad plan wykonaliśmy realizując nasze pierwsze zobowiązanie dla uczczenia 60 rocznicy urodzin towarzysza Bieruta, teraz wyprodukujemy jeszcze dwa samochody" — mówi ZMP-ówka W. Mulak.

W ślad za brygadą z taśmy montażowej postanowiły zaciągnąć warty inne brygady produkcyjne. M. in. brygada im. F. Dzierżyńskiego zobowiązała się, pełniąc wartę na cześć Prezydenta Bieruta, wykonać do 15 maja zadania przypadające wg. obowiązujących norm na cały rok.

O zaciąganiu wart meldowały dalsze brygady produkcyjne FSC.

•

Dla nas żołnierzy służby samochodowej ten wspaniały czyn produkcyjny polskiego przemysłu motoryzacyjnego jest bodźcem do zwiększenia troski i opieki, którą otaczamy powierzony nam sprzęt samochodowy. Dlatego wzorując się na osiągnięciach naszej klasy robotniczej, żołnierze kierowcy i specjaliści samochodowi WP wzmogli wydatnie codzienną walkę o przedłużenie przebiegów międzynaprawczych pojazdów, o dodatkowe oszczędności paliwa i ogumienia.

— Bierzmy przykład z osiągnięć polskiej klasy robotniczej dążąc do przodownictwa we wszystkich dziedzinach żołnierskiej służby — oto hasło, jakie przyświeca w codziennej pracy żołnierzom naszego Ludowego Wojska.

# WYRÓŻNIENI ŻOŁNIERZE-KIEROWCY

**Do Redakcji „Za kierownicą" nadchodzą dalsze meldunki o wynikach osiągniętych przez żołnierzy służby samochodowej podczas Przeglądu Generalnego. W prostych żołnierskich słowach korespondenci „ZK" meldują o przebiegu Przeglądu Generalnego na terenie ich jednostek. Poniżej zamieszczamy fragmenty korespondencji do redakcji „ZK", które najlepiej mówią o wynikach kierowców, mechaników i specjalistów naszej służby — osiągniętych podczas Przeglądu.**



**Plut. J. Podrucki, przodujący warsztatowiec wezwał żołnierzy naszej służby do osiągnięcia celujących wyników w czasie tegorocznego Przeglądu Generalnego. Jego apel wyłonił nowych przodujących żołnierzy służby samochodowej.**

Kpr. Modłowski Jan pisze:

Wśród żołnierzy wszystkich rodzajów broni ważną rolę spełniają kierowcy samochodowi i warsztatowcy. W ich szeregach wyrosło wielu przodowników, którzy wzorowym pełnieniem służby przynoszą zaszczyt swym pododdziałom, jednostkom i całemu wojsku. Ale sukcesy osiągane przez żołnierzy służby samochodowej w naszym okręgu nie rozpoczęły się dopiero dziś. Ich osiągnięcia w oszczędności paliwa i sprzętu od dawna wzmocniły siłę i gotowość bojową jednostek naszego okręgu. Już w roku ubiegłym wzorowy kierowca, zetempowiec kpr. Grabczak Jan i warsztatowiec kpr. Urgacz wezwali żołnierzy służby samochodowej do oszczędności paliwa i sprzętu. Na ich apel czynem odpowiedzieli kierowcy i warsztatowcy okręgu, co przyniosło w rezultacie wielkie ilości zaoszczędzonej benzyny, przedłużyło przebieg opon o tysiące kilometrów, pozwoliło dłużej eksploatować posiadany sprzęt.

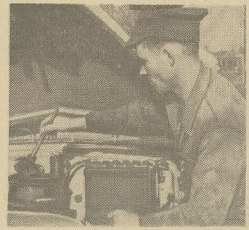
W roku bieżącym w okresie poprzedzającym przygotowania do Przeglądu Generalnego i wiosennej kontroli wyszkolenia, podobne wezwanie rzucili plut. Podrucki i kpr. Siwiec. Apel ten — pomógł żołnierzom naszej służby zmobilizować wszystkie siły w starannym przygotowaniu sprzętu samochodowego. Oto przodujący kierowcy naszej jednostki, którzy osiągnęli podczas tegorocznego Przeglądu Generalnego dobre wyniki.

Szer. Modłowski Tadeusz, członek ZMP, na samochodzie „Zis-150" w miesiącu marcu na trasie 1548 km zaoszczędził 157,1 litra benzyny.

Szer. Świtek Jan, członek ZMP na samochodzie „Zis-150" na trasie 641 km. zaoszczędził 71,9 litra benzyny.

Kpr. Woźniak Mieczysław, członek ZMP, na samochodzie „Gaz 151" zaoszczędził w marcu 99,4 litra benzyny na trasie 1630 km.

Szer. Harchuć Henryk — „Gaz-51" na trasie 662 km. zaoszczędził 37,9 litra benzyny.



**Szer. Tombicki Marian zwraca zawsze baczną uwagę na układ chłodzenia. Na zdjęciu: sprawdzanie złącz gumowych.**

Szer. Bartoszek Władysław — „Gaz-AA" na trasie 1323 km. zaoszczędził 30,2 litra benzyny.

Kpr. Juczewski Józef, członek ZMP — „Gaz-51" zaoszczędził 44,4 litra benzyny na trasie 1097 km.

Żołnierze-kierowcy zostali wyróżnieni za osiągnięcia w oszczędności mps, za staranne przygotowanie sprzętu do Przeglądu.

Korespondent kpr. Żeliński Tadeusz donosi...

Generalny Przegląd Samochodowy i wiosenna kontrola wyszkolenia były egzaminem gotowości bojowej żołnierzy i sprzętu. Obowiązkiem każdego żołnierza jest tak pracować i szkolić się, by w każdej chwili w każdej sytuacji być gotowym do wykonania zadania bojowego, by czujnie stać na straży granic Ludowej Ojczyzny.

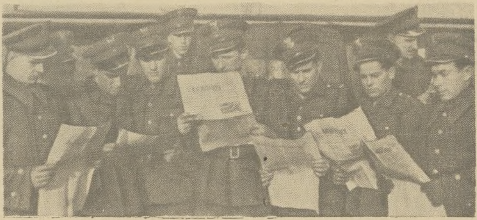
W parze z sukcesami w pracy i szkoleniu idzie główne źródło osiągnięć — wzrost świadomości politycznej żołnierzy służby samochodowej. Że tak jest w rzeczywistości, mówi nam wiele przykładów i faktów. Jeden z nich, to chociażby przykład czujności politycznej kierowcy samochodowego szer. Wolińskiego Mariana, drugi — to przykład sap. Staszewskiego, który mimo choroby tak długo nie chciał opuścić wozu aż uzyskał całkowitą pewność, że samochód będzie miał należytą opiekę, w okresie przed Przeglądem Generalnym.

Dobre wyniki osiągnęli podczas Przeglądu warsztatowcy jednostki. Szer. Sznajder w „cywilu" był przodownikiem pracy Zakładów im. J. Stalina w Poznaniu. Dziś jest przodującym warsztatowcem jednostki, wyróżnionym za staranne wykonanie licznych usprawnień racjonalizatorskich zademonstrowanych podczas Przeglądu.



**Do wzmożonej oszczędności i racjonalnego użytkowania sprzętu samochodowego wezwał kierowców Pom. Okręgu Wojsk. kpr. Siwiec. Na jego apel odpowiedzieli żołnierze-kierowcy setkami litrów zaoszczędzonego paliwa i przedłużeniem międzynaprawczych przebiegów samochodów.**

Żołnierze kierowcy i warsztatowcy naszej jednostki dobrymi wynikami podczas Przeglądu Generalnego zadokumentowali gotowości bojowej Ludowego Wojska Polskiego, uczcili najlepiej 60 rocznicę urodzin Prezydenta Bolesława Bieruta.



**Żołnierze kierowcy i specjaliści jednostki oficera Szyldberga z uwagą czytają apel plut. Podruckiego.**

---

### W 7 rocznicę wielkiej ofensywy kwietniowej

# ZIS-5 Nr 004235

NAD ranem było wiadomo już wszystkim...

To, czego oczekiwano od kilku dni, do czego przygotowywano się z taką pieczołowitością starając się nie zaniedbać żadnego drobiazgu, zaczęło się 16 kwietnia 1945 roku.

Zanim komunikaty dotarły do wszystkich jednostek rozlokowanych na tym odcinku frontu wzdłuż Odry wiedziano już o tem, że ofensywa na Berlin rozpoczęta.

Nisko nad lasem ciągnęły sznury bojowych samolotów, napełniając powietrze nieustannym warkotem. Nad Odrą, nieprzerwanym grzmotem, niczym wiosenna burza, przewalał się przeciągły huk dział. Z lasów i zagajników pokrywających się młodym, jasnozielonym listowiem wypełzły stalowe cielska czołgów, wzbijając tumany kurzu spod taśm gąsienic. Polnymi drogami, szosami sunęły niekończące się kolumny samochodów.

Zastygła na krótki czas lawina ruszyła ponownie. Tym razem już do ostatniego etapu.

Rzeka stanowiąca przez pewien okres zaporę, za którą zamierzały schronić się resztki faszystów stanęła teraz w ogniu. Pociski wzbijały wysokie fontanny wody, wśród których przemykały promy, amfibie i łodzie.

Wróg stawiający zacięty, wściekły opór ulegał coraz widoczniej. Cofał się.

Depcąc mu po piętach, nie dając chwili wytchnienia, nacierające oddziały coraz dalej odpychały go od zachodnich brzegów Odry.

Zdawało się, że rozpędzona potężna machina stratuje, zniweczy wszystko czym kolwiek wróg starał się odwlec swą ostateczną klęskę.

Pola minowe szybko zostawały odczyszczone, saperzy budowali mosty, robili przejścia, zasypywali doły.

Kolumny samochodów kierowane wprawnymi rękoma kierowców zwinnie omijały każdą przeszkodę, rozważnie spływając w dół po zboczach bezdroży, lub też umiejętnie wspinając się na szczyty pagórków i wałów.

Nic nie mogło powstrzymać pędu tej potężnej fali. Front, biegnący do niedawna wzdłuż brzegów rzeki, załamał się, wygiął, rozciągnął. Głębokie kliny, wbite w głąb obrony nieprzyjaciela, siały postrach i panikę wśród wroga. Wysuniętym daleko na zachód oddziałom w każdej chwili mogło grozić okrążenie i odcięcie. Aby temu zapobiec, trzeba było z nimi utrzymywać stałą łączność, zapewnić im dowóz żywności, amunicji, trzeba było ewakuować rannych i dostarczać bojowe zaopatrzenie.

I wszędzie tam, gdzie potrzebowano tej pomocy, na najodleglejsze odcinki frontu, wyruszały kolumny samochodów...

* * *

TAK ... — dowódca odłożył ołówek i spojrzał w oczy kpr. Nowakowi — ... zgadzam się, zadanie nie jest łatwe, ale musi być wykonane. I podkreślam: odpowiedzialność za wykonanie spada całkowicie na Was. Nie przypuszczam, żebyście nie dali sobie rady. Dlatego, właśnie Was wybrałem spośród wszystkich kierowców naszej jednostki, bo uważam, że jesteście najbardziej samodzielni. A co do odwagi Waszej, to chyba nie mam powodu w nią wątpić...

Dowódca ruchem ręki wskazał na wiszące przy mundurze kaprala odznaczenia, jak gdyby w tym geście pragnął znaleźć potwierdzenie swych słów.

— A więc powtarzam: Wasze zadanie polega na tym, aby do wioski „N", o tu dowódca nachylił się ponownie nad mapą, wskazując końcem ołówka trasę samochodu — dowieźć transport amunicji. Trudność polega na tym, że musicie wybrać o tę, to znaczy najkrótszą drogę, gdyż po pierwsze, na miejscu musicie być dokładnie o godz. 23.45, a po drugie — nie wystarczy Wam paliwa, na przejazd inną drogą. Reszta — wszystko amunicja!

Jedziecie naturalnie sami... to znaczy nie zupełnie — pojedzie z Wami st. strz. Wąsik, no ale w każdym bądź razie, żaden inny samochód z Wami nie wyrusza.

— Widzicie... dowódca wykonał ruch ręką, — chodzi mi o to, żebyście zrozumieli całą wagę Waszego zadania. Rzecz polega na tym, że w wiosce „N" znajduje się jeden z naszych oddziałów, który już od dwóch dni odpiera wściekłe ataki wroga, na i... amunicja oczywiście na wyczerpaniu. Opuścić tej wioski nie można w żadnym wypadku. Kluczowa pozycja — rozumiecie. Całej kolumny samochodów nie możemy puścić, bo to by zwróciło uwagę faszystów, którzy — musicie o tym wiedzieć — mają tę drogę pod obserwacją. A nawet... nawet trzeba się liczyć z możliwością natknięcia się na luźne patrole. Ponadto zależy nam na zachowaniu tajemnicy.

Kpr. Nowak w milczeniu słuchał dowódcy starając się nie uronić żadnego słowa. Poczuł dumę, a jednocześnie zdał sobie sprawę z ogromu ciążącej na nim odpowiedzialności. Nie, stanowczo nie dopuści do tego, by wioska „N" znalazła się ponownie w rękach faszystów. Mimo woli zacisnęły mu się pięście, wstał z miejsca i śmiało spojrzał w oczy dowódcy.

— Zadanie będzie wykonane, Ob. Kapitanie...

— Dziękuję Wam, jestem tego pewien — dowódca uścisnął spracowaną dłoń Nowaka — no więc — za pół godziny odjazd.

Dokładnie, w pół godziny po tej rozmowie, na podwórku leśniczówki, w miejscu rozlokowania jednostki dała się słyszeć praca silnika samochodowego i na leśną drogę, prowadzącą ku głównej szosie, wtoczył się ciężko załadowany Zis-5 Nr 004235.

W chwili, gdy samochód mijał kwaterę sztabu jednostki, dowódca spojrzał na zegarek.

— Mają niecałe 4 godziny — liczył jak gdyby ważąc szanse przedsięwzięcia — z tego zaledwie pół godziny jazdy w normalnych warunkach, reszta... reszta, któż może w tej chwili powiedzieć, jak wygląda reszta trasy. Przecież mieli jechać krótszą drogą, o której nie było jeszcze żadnych wiadomości.

Dowódca począł przechadzać się po pokoju początkowo wolno, później przyśpieszając kroku. W pewnej chwili przystanął i podniósł słuchawkę telefonu

— „Brzoza"? — dajcie mi „Sosnę" tak, „Sosnę" ...

(Dalszy ciąg na str. 4)

ppłk. B. Barycki

# ZABEZPIECZYĆ PRZEWÓZ JEDNOSTEK WP NA OBOZY LETNIE

**Jedną z zasadniczych cech nowoczesnej armii jest jej bogate wyposażenie w najróżnorodniejszy sprzęt bojowy i techniczny. Sprzęt ten nieodzowny w czasie ćwiczeń i działań bojowych komplikuje jednakże bardzo poważnie przewozy jednostek wojskowych koleją czy też innymi środkami transportu. Dlatego też na zagadnienie przewozu jednostek transportem kolejowym należy zwracać specjalną uwagę. Sprawność przewozu jednostek decyduje często o zwycięstwie. Praktyka wojny Ojczyźnianej Związku Radzieckiego wykazała to niezbicie.**

Najlepsze warunki do szkolenia w należytej organizacji i praktycznym ćwiczeniu przewozów jednostek transportem kolejowym stwarza okres obozów letnich. Przewozy na obozy należy tak zorganizować, aby przypominały one przewozy w warunkach wojennych. Doświadczenie wojenne wskazuje nam, że wojskowe jednostki poważną ilość czasu w okresie wojny spędzają na przewozach, przemarszach itp. W związku z tym należy uczyć żołnierzy, podoficerów i oficerów, aby w czasie przewozów wykonywali swoje czynności i obowiązki tak, jak by to robili podczas wojny.

Cały skład osobowy służby samochodowej szykując się do przewozu środkami kolejowymi musi należycie przygotować transport samochodowy i traktorowy, sprawdzić jego stan techniczny, przygotować odpowiednie środki remontowe, zaopatrzyć się w narzędzia, części zamienne, materiały techniczne, sprzęt saperski itp. Przygotować wszystko, co będzie potrzebne na obozach letnich dla zabezpieczenia normalnego toku szkolenia jednostki.

Kierowcy, podoficerowie i oficerowie naszej służby muszą umieć przepisowo i w krótkim czasie ładować samochody, traktory i inny sprzęt techniczny na platformy kolejowe, a następnie umocować go tak, aby w czasie przejazdu nie spowodować wypadku lub uszkodzenia. Muszą umieć szybko w odpowiedniej kolejności rozładować sprzęt z platform kolejowych, przyczepić działo lub inny sprzęt wojskowy, przeprowadzić przemarsz do miejsca postoju i odpowiednio zorganizować na obozie natychmiast po wyładowaniu gospodarkę samochodową.

Omówmy obecnie pokrótce zagadnienie przygotowania sprzętu samochodowego i traktorowego do przewozu na obozy transportem kolejowym.

Oficer służby samochodowej po otrzymaniu zadania i wytycznych od d-cy jednostki lub sztabu o przygotowaniu sprzętu na obozy letnie musi dokładnie zbadać stan techniczny pojazdów mechanicznych, a w razie stwierdzenia niesprawności usunąć je jeszcze w garnizonie. Skontrolować czy części zamienne, materiały techniczne, sprzęt saperski itp. są przygotowane do zabrania na obozy letnie. Poza tym trzeba przygotować odpowiednią ilość klocków do umocowania pojazdów mechanicznych na platformach kolejowych. Należy również pobrać odpowiednią ilość gwoździ do przybicia klocków oraz drutu do umocowania pojazdów na platformach. Nie posiadając tych materiałów nie można przewieźć samochodów na platformach bez wypadku lub uszkodzeń.

Oprócz przygotowania sprzętu należy z całym składem osobowym przeprowadzić odpowiednie instruktaże. Wyjaśnić zainteresowanym kolejność ładowania i rozładowania, sposoby ich wykonania i wyznaczyć osoby odpowiedzialne za tą lub inną pracę przy załadowaniu lub rozładowaniu.

W czasie instruktażu trzeba szczególną uwagę zwrócić na młodych kierowców, którzy nigdy nie ładowali sprzętu samochodowego na platformy kolejowe. Trzeba ich przyzwyczajać do tego, że ładowanie odbywać się będzie z ramp prowizorycznych tak, jak to przeważnie bywa w czasie wojny. Dlatego kierowcy, podoficerowie, oficerowie muszą znać dokładnie swoje zadania, czas ich wykonania, kolejność itd.

Po załadowaniu sprzętu samochodowego na platformy, najstarszy oficer służby samochodowej wraz z d-cami pododdziałów dokładnie sprawdza umocowanie sprzętu i w razie stwierdzenia niedokładności poleca je usunąć. Umocowanie należy kontrolować także w czasie przejazdu. Porządek w czasie przejazdu, miejsce kierowców, podoficerów i oficerów służby samochodowej wyznacza dowódca jednostki.

Po przyjechaniu na stację końcową, na rozkaz d-cy jednostki lub komendanta transportu należy szybko rozładować transport kolejowy i ustawić przewożony sprzęt zgodnie z decyzją d-cy jednostki. Przy rozładowaniu sprzętu samochodowego trzeba pozbierać drut, gwoździe, klocki, które będą potrzebne do innych przewozów. Należy zwrócić uwagę, aby nie niszczyć taboru kolejowego. Po stwierdzeniu, że wszystko zostało zabrane, na rozkaz d-cy jechać kolumną. czy pojedyńczymi samochodami na miejsce postoju jednostki na obozie letnim.

Po przyjeździe na obóz trzeba z całym składem osobowym służby samochodowej omówić wykonany przejazd, podkreślić osiągnięcia i omówić niedociągnięcia. Dopiero bowiem poważne przeanalizowanie pracy wszystkich żołnierzy służby samochodowej w czasie przewozu pozwoli odnieść zamierzony skutek — wyszkolić kadrę naszej służby w bezbłędnym i szybkim przeprowadzaniu przewozów wojennych za pomocą transportu kolejowego.

## *Na szlaku bojowym służby samochodowej*



*W czasie wojny z faszyzmem młoda służba samochodowa I. Dywizji im. T. Kościuszki odniosła swe pierwsze bojowe sukcesy. Pomimo trudnych warunków rosyjskiej zimy, kierowcy — Kościuszkowcy powierzone im zadania wykonywali z najwyższym poświęceniem. Na zdjęciu: wzorowo ubezpieczony przewóz transportem kolejowym kolumny samochodowej I. Dywizji pod Smoleńskiem.*

(Zdjęcie archiwalne).

## Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

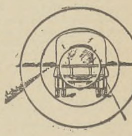
**INSTRUKTOR, RACJONALIZATOR RADZI.**

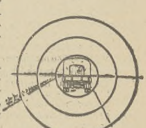
Szybkimi krokami zbliża się do nas chwila wymarszu na obóz letni. Tak jak w latach ubiegłych niewątpliwie i w tym roku szereg jednostek odbędzie drogę na obóz „własnym chodem", inne zaś transportem kolejowym. Tak w jednym, jak i w drugim wypadku w zabezpieczeniu szybkości i bezpieczeństwa wykonywanego zadania podstawową rolę odgrywa wyszkolenie kierowców w jeździe kolumną. Doświadczenie instruktora wykazało mi, że główną trudność stanowi dla młodych kierowców samochodowych podczas marszu kolumną, sprawa zachowania właściwych odległości. Błędy popełniane w tej dziedzinie uwypuklają się szczególnie wyraźnie podczas hamowania, gdy kolumna staje w nierównych lub niebezpiecznie bliskich odstępach pomiędzy samochodami. Widać nierówność w marszu podczas, gdy kierowca zamiast utrzymywać jednolitą ekonomiczną szybkość „nadgania" lub „opóźnia" marsz.

Celem ułatwienie młodemu kierowcy zachowania właściwej odległości podczas jazdy w kolumnie stosuje się różne sposoby, z których pewne były już opisane w „ZK".

Otóż wszystkie one posiadają jednakże „od urodzenia" jeden brak a mianowicie pokazują jedynie jedną odległość np. 25 m. Tymczasem w praktyce odległości pomiędzy sa mochodami w kolumnie zmieniać się muszą i zmieniają w zależności od szybkości, terenu, działalności nieprzyjaciela itp. Kierowców trzeba szkolić za pomocą takiego przyrządu pomocniczego, który pozwoliłby im wyćwiczyć się w określaniu i utrzymywaniu w marszu różnych odległości.







W praktyce mojej najlepszy wynik dało zastosowanie przyrządu, który poniżej opisuję.

Składa się on z kółka wykonanego najlepiej z celofanu lub z celuloidu, na którym narysowany jest szereg kół o zmniejszających się średnicach. Każde koło odpowiada pewnej określonej odległości. Kierowca mając umieszczony tego rodzaju przyrząd szkoleniowy na szybie uczy się bezbłędnie ustalać i zachowywać odległość.

Sposób mierzenie odległości za pomocą przyrządu pokazują rysunki.

*plut. W. Lipski*

# ZIS-5 Nr 004235

— „Sosna", „Sosna" dajcie mi „Rzekę". W słuchawce telefonu rozległ się suchy trzask po czym słychać było czyjś głos.

— Tu „Rzeka", mówi „Rzeka", słucham...

Dowódca nachylił się nad stołem i jak gdyby pragnąc w ten sposób zbliżyć dzielący go od „Rzeki" odległość niemal do ust przytknął mikrofon telefonu. Powiedział.

— Jedzie do Was Nowak Zis nr 004235, powtarzam: nr. 004235 No-wak... Po przybyciu natychmiast meldujcie...

Odłożył słuchawkę i usiadł w stojącym obok fotelu.

Minuty wlokły się powoli.

Wskazówki zegarka leniwie posuwały się naprzód i wydawało się, że te trzy godziny nie skończą się chyba nigdy. Za oknem szumiał las budzący się do życia pod pierwszymi tchnieniami wiosny.

Dowódca wyszedł z domu i począł przechadzać się wśród przyczajonych pod drzewami samochodów. Wokół panowała cisza, tylko w dali, gdzieś za lasem jednostajnym grzmotem przewalał się huk dział. Noc była ciemna chmura. Z lasu szedł ciepły powiew wiatru. Zanosiło się wyraźnie na deszcz. Dowódca troskliwym okiem obejrzał sprzęt jednostki, porozmawiał z żołnierzami, sprawdził posterunki po czym powrócił do swego pokoju.

Zegar wskazywał godz. 23.40.

Punktualnie o godzinie 23.45 na pytanie dowódcy dyżurny telefonista zameldował, że żaden meldunek nie nadszedł ...



*

TERAZ na prawo — st. strz. Wąsik spojrzał na rozwidlającą się drogę i stwierdziwszy według mapy, że już powinni skierować się na północ, wsiadł do kabiny kierowcy.

Zis ruszył z miejsca. Po przejechaniu odcinka doskonałej asfaltowej szosy, skręcili na polną drogę, zrytą lejami bomb i pocisków artyleryjskich. Kpr. Nowak prowadził samochód z niezwykłą wprawą i zręcznością. Doskonały silnik pracował bez zarzutu, ciągnął załadowany ciężar, z niezmordowaną siłą wciągał wóz na strome zbocza lejów, przepychał przez rozmokłe od niedawnych wiosennych roztopów drożyny.

Zbliżając się do linii frontu. Z lewej i prawej strony mrok nocy przecinały krótkie błyski, w ślad za którymi rozlegał się donośny pomruk dział. Czasem, gdzieś zawieszony w górze trajkotał „kukuruźnik".

Zis nr 004235 parł wciąż naprzód, pokonując przeszkody terenowe, których by nie wymyślił najbardziej wymagający odbiorca przy próbnej jeździe samochodem pobranym wprost z fabryki.

Bliskość frontu nie pozwalała na korzystanie z reflektorów. Nowak z Wąsikiem pragnąc zawszasu rozeznać przeszkodę wytężali wzrok w ciemność. Kiedy jednak i wzrok nie pomagał, Wąsik wysiadł z samochodu i szedł naprzód badając drogę. W ten sposób „jechali" już dwie i pół godziny.

Mijali opustoszałe samotne wioski, pojedyńcze domki, drzewa z potrzaskanymi gałązkami, sterczącymi na kształt poobrąbywanych kościstych palców.

Nad nimi ciągnęły nieprzerwanym sznurem klucze samolotów i lecąc nisko napełniały powietrze głośnym warkotem zagłuszając niekiedy odgłos pracy silnika samochodowego. Za lasem wzbijała się w górę rakieta i rozjaśniwszy na krótki czas mrok nocy spadała na ziemię niczym meteor.

Zbliżano się do czerniejącego opodal pasma lasu. Dalsza trasa prowadzić miała przez leśną przesiekę. Był to ostatni etap od którego do miejsca przeznaczenia pozostawało nie więcej jak 5 km. Z uwagi jednak na to, że las ciągnął się do samej linii frontu, należało na tym odcinku być podwójnie ostrożnym.

Samochód stanął. Droga wznosiła się i rozwidlała. Odchodząca na prawo jej odnoga pięła się w górę i prowadziła dalej nad krawędzią spadzistego zbocza, u podnóża którego rozlewało swe wody porośnięte sitowiem jezioro. Wąska dróżka przekopana była głębokim rowem, przez który przerzucano dwie grube belki. Przejechać tędy, wydawało się niepodobieństwem. St strz. Wąsik postanowił zbadać odcinek drogi biegnący na wprost.

Zostawiwszy Nowaka przy samochodzie począł wolno posuwać się w kierunku leśnej przesieki. Z prawej strony drogi widniały samotnie stojące, opustoszałe, na wpół spalone budynki jakiejś wioski, której nazwy z powodu gęstych mroków nie mógł na przydrożnej tablicy odczytać.

Minął wreszcie ostatni dom stojący nieco poza wioską. Był blisko lasu. Droga wydawała mu się zupełnie dobra i właśnie zamierzał już wracać, by powiadomić o tym Nowaka, gdy nagle w odległości kilkunastu kroków usłyszał trzask łamanych gałęzi. Natychmiast ukrył się w przydrożnym rowie i wytężywszy wzrok począł wypatrywać.

Przez chwilę panowała głęboka cisza i Wąsik był już przekonany, że wskutek napięcia uległ po prostu złudzeniu. Zamierzał już wyjść z ukrycia, gdy w pewnej chwili na leśnej przesiece ukazała się czyjaś sylwetka, a tuż za nią dwie inne. Ludzie ci dźwigali ze sobą jakieś skrzynki i kiedy idąc w kierunku drogi zbliżyli się jeszcze bardziej, Wąsik poznał w nich faszystowskich żołdaków.

Faszyści, przykucnąwszy na drodze, poczęli szybko coś zagrzebywać.

— Minują dranie na skrzyżowaniu! — pomyślał Wąsik.

Trzeba było natychmiast niepostrzeżenie wycofać się do Nowaka, powiadomić go o wszystkim, naradzić się i powziąć decyzję.

Ostrożnie i bezszelestnie zaczął czołgać się w kierunku pozostawionego na drodze samochodu.

Nowak, który tymczasem porządnie zniecierpliwił się długą nieobecnością towarzysza wyczuł raczej, niż dojrzał Wąsika, który właśnie wyłonił się z mroków.

Starszy strzelec szybko opowiedział o wynikach swej obserwacji.

— Co robić?

— Cóż, — powiedział Nowak — na „hura" nie pojedziemy, bo albo rozwalą nam samochód, albo sami wskoczymy na te diabelskie miny. To znaczy, że trzeba spróbować tędy, — Nowak ruchem ręki wskazał na drogę wiodącą nad stromym zboczem.

**(Dokończenie opowiadania zamieścimy w następnym numerze „Za Kierownicą")**

por. J. Witecki



# Zasady regulacji ruchu

**Przy wyjeździe na obozy letnie zachodzi konieczność przetransportowania całego parku pojazdów mechanicznych. Przetransportowanie to odbędzie się koleją względnie „własnym chodem". Dlatego też przygotowując się do przejazdu na obóz należy w pierwszym rzędzie przypomnieć sobie ogólne zasady ruchu kolumn wojskowych na drogach (szosowych i gruntowych) oraz wynikające z tego zasadnicze obowiązki kierowców wojskowych.**

Do najważniejszych zasad, które należy rozpatrzyć i przypomnieć sobie należą:

— dyscyplina ruchu,
— kolejność ruchu,
— szybkość i odległość.

Rozpatrzmy po kolei te zasady.

### DYSCYPLINA RUCHU

Podczas każdego przemarszu oddziałów zmotoryzowanych względnie ruchu mniejszych kolumn i pojedynczych samochodów, każdy wojskowy kierowca w trosce o powierzony mu sprzęt celem niedopuszczenia do wypadków nadzwyczajnych powinien jechać tylko prawą stroną drogi pamiętając, że lewa strona przeznaczona jest dla pojazdów, które mają prawo wyprzedzania (samochody dowództwa, łącznikowe, regulacji ruchu itp.) i dla pojazdów mijających.

Przy zatrzymaniu się kolumny należy zatrzymać swój pojazd, zachowując odległość od poprzedniego samochodu na jedną długość samochodu. Stawianie samochodów na drogach w dwa, trzy rzędy względnie blisko (bliżej niż mówią o tym przepisy) świadczyć będzie o słabym wyszkoleniu kierowców i braku dyscypliny, a ponad to spowoduje zatarasowanie drogi, co jest niejednokrotnie groźne w skutkach. Nadjeżdżające bowiem od przodu kolumny samochody nie mogą się wyminąć, tworzy się poważny korek, w wyniku czego traci się dużo cennego czasu i można nie wykonać zadania w wyznaczonym terminie.

Przy jeździe w kolumnie bardzo ważne jest, aby kierowca stale jechał w wyznaczonym mu miejscu. Nie wolno więc wyprzedzać innych samochodów, jadących przed nim w tej samej kolumnie, gdyż powoduje to dezorganizację kolumny i naruszenie jej szyków marszowych, jak również może spowodować wypadek samochodowy, pociągający za sobą ofiary w ludziach i zniszczenie sprzętu. Wyprzedzać można tylko te pojazdy, które zatrzymały się, zjeżdżając na prawą stronę drogi.

Jeżeli samochód zatrzymał się na jezdni z powodu uszkodzenia i przeszkadza ruchowi należy go, wykorzystując pomoc innych kierowców, ściągnąć na prawą stronę. Kierowca tego wozu, o ile nie może usunąć uszkodzenia we własnym zakresie, powinien wyjść z samochodu i przy nadjechaniu ruchomego warsztatu, który posuwa się zwykle za kolumną, wyciągnąć prawą rękę poziomo w bok i wymachiwać nią w dół i w górę do wysokości ramienia (sygnał ten oznacza „samochód uszkodzony"). Mając czerwoną chorągiewkę należy robić to samo, trzymając w prawej ręce czerwoną chorągiewkę.

Gdy kierowca usunie uszkodzenie sam, względnie przy pomocy innych kierowców, powinien kontynuować jazdę dalej i przy dołączeniu do kolumny, powinien jechać za ostatnim samochodem.

Zająć poprzednie miejsce w kolumnie kierowca ma prawo tylko wtedy, gdy kolumna zatrzyma się. Dlatego też kierowca będący nadal w kolumnie, który poprzednio jechał za uszkodzonym samochodem, powinien zatrzymać się tak, aby pozostawić przed sobą miejsce równe trzem długościom samochodu.

Przy pokonywaniu dużych wzniesień względnie górskich przełęczy kierowca powinien ściśle przestrzegać wskazówek „regulującego ruchem".

Czasami dowódca kolumny objaśnia kierowcom marszrutę i jej charakterystykę oraz podaje nazwę miejsca docelowego. Należy wtedy odnotować sobie niezbędne dane, ażeby nie zabłądzić w przypadku zatrzymania się wskutek uszkodzenia pojazdu.

Przy dłuższym odpoczynku kolumnę rozśrodkowuje się a kierowcy, wykorzystując właściwości terenu, powinni dokładnie zamaskować samochody.

### KOLEJNOŚĆ RUCHU.

Na drogach, po których przechodzą kolumny samochodowe, kolejność ruchu kolumn, prawo na wymijanie, wyprzedzanie itp. regulują specjalne posterunki „regulacji ruchu". Posterunki te kierują się następującymi zasadami:

— rozkazami odgórnymi,
— planem przemarszu,
— pierwszeństwa przejazdu dla samochodów sanitarnych, dowództwa, należących do służby regulacji ruchu, ciężarowych, ładunkowych itp.

Dlatego też sygnały posterunku regulacyjnego ruchu są rozkazem dla wszystkich kierowców. Kierowcę, który się nie stosuje do sygnałów karze się surowo.

### SZYBKOŚĆ I ODLEGŁOŚĆ

Przed wymarszem kolumny dowódca na odprawie kierowców zawsze podaje szybkość posuwania się kolumny oraz odległości, jakie należy zastosować pomiędzy samochodami w marszu i na postojach. Jest to dla kierowców wojskowych rozkazem, który musi być ściśle wykonywany.

Szybkość posuwania się pojedynczych samochodów regulują specjalne znaki ustawiane na pewnych odcinkach drogi. Przekroczenie ustalonych szybkości jazdy jest główną przyczyną istnienia wypadków nadzwyczajnych. Dlatego obowiązkiem każdego żołnierza jest natychmiast skutecznie reagować przy stwierdzeniu podobnych wypadków, a winowajców surowo karać oraz pozbawiać ich prawa jazdy.

Odległości pomiędzy samochodami w kolumnach zależne są od szybkości jazdy. Przyjęta jest ogólna zasada, że odległość pomiędzy samochodami w kolumnach w marszu powinna dorównywać szybkości posuwania się kolumny w terenie. To znaczy, jeżeli kolumna jedzie z szybkością 30 km/godz. odległość pomiędzy samochodami powinna wynosić nie mniej niż 30 metrów.

Przy jeździe drogami gruntowymi i przy dużym kurzu odległość ta powinna być zwiększona do 50 — 60 metrów.

Ponad to każdy kierowca powinien przestudiować również w Regulaminie Musztry Sił Zbrojnych rozdział o przewożeniu piechoty samochodami.

## Sygnał regulującego rozkazem!

**Żołnierz regulacji ruchu na widok zbliżającego się samochodu, czy też kolumny staje twarzą w jej stronę (odległości 100 m) w postawie „BACZNOŚĆ" z opuszczonymi w dół chorągiewkami.**

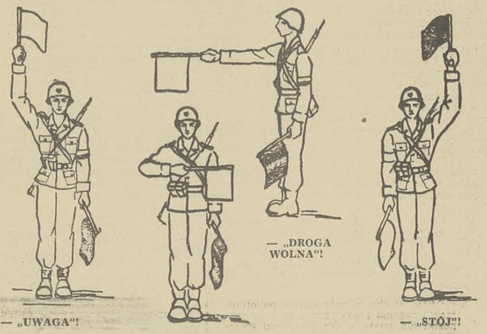
**Jeśli droga jest wolna, a żołnierz regulacji ruchu nie ma polecenia zatrzymać maszerującej kolumny, podnosi on prawą rękę z żółtą chorągiewką do góry co oznacza sygnał — „UWAGA".**

**Z chwilą zbliżenia się samochodu na odległość 50 m regulujący ruch obraca się w lewo, opuszczając jednocześnie w dół półkolistym ruchem prawą rękę z żółtą chorągiewką po czym wyciąga powtórnie prawą rękę z żółtą chorągiewką w kierunku ruchu. Sygnał ten oznacza — „DROGA WOLNA".**

**W wypadku, gdy należy przyśpieszyć przemarsz kolumny żołnierz regulacji ruchu staje bokiem do kierunku ruchu i wykonuje kilka szybkich zamachów w górę i w dół żółtą chorągiewką, gdy zaś należy zwolnić staje w tej samej pozycji, lecz z chorągiewką czerwoną.**

**Celem zatrzymania samochodu regulujący ruch podaje rozkaz — „STÓJ". Ustawia się on wówczas twarzą do kierunku ruchu w postawie — „BACZNOŚĆ" i trzymając opuszczoną rękę z żółtą chorągiewką, ręką z czerwoną podnosi w górę.**

**W nocy sygnał „UWAGA" regulujący ruch podaje zieloną latarką, uprzedzenie zaś o niebezpieczeństwie i rozkaz „STÓJ" latarką czerwoną.**

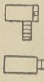
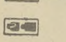



## ZNAKI UMOWNE

**Nie ma prawie żadnej czynności w wojsku, która nie łączyłaby się z koniecznością poznania pewnych znaków umownych, mających za zadanie ułatwić nam wzajemne porozumiewanie się z sobą.**

**Do takich znaków należą również znaki umowne używane dla potrzeb transportu kolejowego.**

**Gdy więc zapoznajemy się z organizacją i sposobem przeprowadzenia transportu kolejowego nauczmy się również znaków umownych, które pokazuje nam poniższa tabelka:**

| | |
|---|---|
|  | Platforma |
|  | Wagon kryty |
|  | Platforma z hamulcem |
|  | Platforma z boczną rampą improwizowaną (mostkiem) |
|  | Platforma z czołową rampą improwizowaną |
|  | Platforma z załadowanymi wozami |
|  | Strzałka wskazująca kierunek i ruchy wozów |

por. Z. Lichota



# Załadowanie na transport kolejowy

**Rozpoczynamy okres wiosenno-letniego użytkowania samochodów. Musimy zatem przygotować się do zbliżającego się wymarszu na obóz letni. Ćwiczenia rozpoczęte już teraz pozwolą nam na sprawne i terminowe wykonanie zadań postawionych przez dowództwo.**

**Przejazd na obóz letni nie zawsze odbywamy za pomocą własnego taboru samochodowego, wielu z nas będzie docierać do celu przy pomocy transportu kolejowego, na który załaduje swe samochody.**

Praktyczne porady o sposobach przeprowadzania szkolenia w załadowaniu na transport kolejowy oraz opis właściwych prac przygotowawczych, będą nam bardzo pomocne przy ćwiczeniach, które mamy rozpocząć.

Najprostszym, a zarazem najoszczędniejszym sposobem przeprowadzenia szkolenia w załadowaniu na transport kolejowy jest wyznaczenie wapnem czy kredą na pustym dziedzińcu rampy kolejowej z zaznaczeniem linii znormalizowanych wagonów.

Ćwiczenia na takiej „rampie" odbywamy w ten sposób, że samochody wjeżdżają na zaznaczone wagony i zajmują wyznaczone im miejsca. Musimy przy tym pamiętać, że nie wolno nam przekroczyć linii szerokości wagonów. Gdyby bowiem taki przypadek zdarzył się w rzeczywistości mielibyśmy poważny wypadek i uszkodzenie samochodu, który przekoziołkowałby się na drugą stronę wagonu.

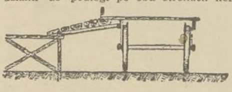
Kiedy już ustawiliśmy samochody na platformie kolejowej, umocowywujemy od spodu i boków, tak jak byśmy to czynili w praktyce. Dobre bowiem umocowanie samochodów decyduje o zabezpieczeniu sprzętu samochodowego przed jego ewentualnym uszkodzeniem w czasie przewozu.

Jak umocowujemy samochód na rampie?

Pod bieżniki opon podkładamy ścięte płaszczyzny, specjalnie w tym celu przygotowanych klocków drewnianych, a te ostatnie przybijamy z drugiej strony do podłogi wagonu.

Klocki zabezpieczą nam samochód przed ruchami do przodu, do tyłu. Płaszczyzny ścięte stosujemy zaś dlatego, że zmniejszają one siłę uderzenia opon o brzeg klocka i co za tym idzie, nie niszczą opon. Poza tym ścięte płaszczyzny przylegają ściśle do opony i nie wypadają łatwo spod kół w przeciwieństwie do klocków prostych.

Ale samochód stojący na wagonie podlega jeszcze ruchom poprzecznym. Aby zabezpieczyć przed ruchem poprzecznym umocowujemy samochód za pomocą klocków prostościennych, przybitych gwoździami do podłogi po obu stronach kół.



**Lekka rampa załadowcza.**

Ponieważ zachodzi obawa, że samochód w czasie przewozu może wyskoczyć z klocków dla pewności zatem przywiązujemy go jeszcze drutami do przodu, tyłu i boków wagonu.

Samo załadowanie samochodów na transport kolejowy przedstawia się następująco:

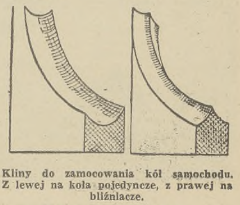
Kolumna samochodowa ustawiona jest w takiej kolejności pojazdów w jakiej mają być one ładowane na platformy. Jakakolwiek więc zmiana porządku może odbić się ujemnie przy ładowaniu.

Ładowanie na sprzęt kolejowy może się odbywać dwoma sposobami. W razie, gdy transport kolejowy podstawiony jest pod rampę czołową wyjmujemy poprzeczki czołowe wagonów i układamy je obok nich na rampie.

Na zderzakach wagonów układamy mostki międzywagonowe, po czym bardzo wolno i ostrożnie wjeżdżamy kolejno na tak przygotowany zestaw wagonów, w wypadku braku rampy czołowej na stacji kolejowej jeden z ostatnich wagonów, odpowiednio przygotowany służy do wyjazdu bocznego. Zdejmujemy wtedy boki z wagonów i przygotowujemy boczny pomost załadowczy. Ale wjechanie na taki pomost jest trudne i niebezpieczne i dlatego kierowcy muszą jechać z wielką ostrożnością.

Należy więc jechać na niskiej przekładni. Wzbronione jest raptowne dodawanie gazu, jak również nie należy wykonywać jakichkolwiek bądź skrętów kołami. Kierowca obowiązany jest zastosować się do wskazówek kierującego wjazdem na wagony, mając bowiem sam z kabiny ograniczoną widzialność łatwo może spowodować wypadek. Z chwilą załadowania samochodu przystępujemy do zamocowania go klockami, które podkładamy pod koło oraz przywiązując drutem, czy układając w ramy tak jak to już omówiliśmy wyżej.

Ostatnie czynności należą do kierowców dyżurujących. Muszą oni dbać o całość samochodów, doglądać stanu ich umocowania, sprawdzać ogumienie, spuszczać wodę z chłodnicy (w wypadku przymrozków nocnych) itp.



**Kliny do zamocowania kół samochodu. Z lewej na koła pojedyncze, z prawej na bliźniacze.**

ppor. H. Zdanowski

# PRZYGOTOWANIE TRAKTORA DO WIOSENNO-LETNIEJ EKSPLOATACJI

**Rozpoczynający się okres wiosenno-letniej eksploatacji i wyjazd na obozy letnie stawia przed służbą samochodową zadanie przygotowania taboru, a więc samochodów, motocykli, traktorów do pracy w nowych warunkach. Zajmiemy się dziś zagadnieniem przygotowania traktorów do eksploatacji wiosenno-letniej.**

Czynności obsługi związane z przejściem na eksploatację wiosenno-letnią przeprowadzane będą w miejscach, które wyznaczy dowódca. Musimy przy tym pamiętać, że prace przygotowawcze nie powinny osłabić naszej gotowości bojowej nawet na najkrótszy okres. Traktory winny być zawsze gotowe do wyjazdu. W warunkach polowych czynności przygotowawcze powinny odbywać się z zachowaniem zasad maskowania. Przeprowadzanie napraw bieżących odbywać się winno pod dachem.

Przy wykonywaniu prac należy zawsze pamiętać, że od ukończenia w przepisowym czasie prac przygotowawczych zależy w pierwszym rzędzie wypełnienie zadań, jakie postawiło dowództwo.

W zakres zasadniczych czynności przygotowawczych związanych z przejściem na eksploatację wiosenno-letnią wchodzą:

**Dokładny przegląd stanu technicznego traktorów zgodnie z obowiązującymi przepisami.** Należy więc przede wszystkim oczyścić traktory z błota i brudu, a następnie przejrzeć i poprzyciągać umocowania zespołów oraz wyregulować mechanizmy kierownicze. Jeśli przeprowadzany przegląd wykaże konieczność wymiany jakichkolwiek części lub zespołów, wymianę tę należy wykonać w czasie przeglądu.

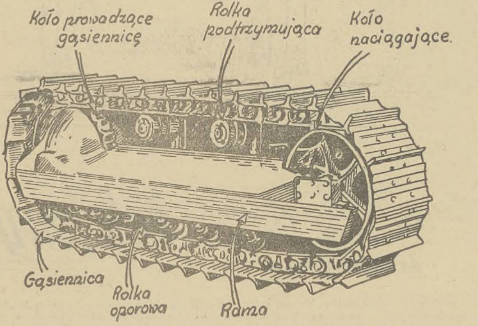
Stosowane w okresie minionym oleje zimowe należy wymienić na letnie. Tyczy się to wszystkich zespołów traktora.

Oleje z zespołów traktora (silnik, skrzynka biegów, przekładnia główna i boczna) spuszczać należy bezpośrednio po zatrzymaniu traktora, co ułatwia ściekanie rozgrzanego oleju. Przed nalaniem świeżego oleju miska olejowa silnika winna być przemyta świeżym olejem. Pozostałe zespoły należy przemyć naftą. Trzeba również pamiętać, że należy używać tylko olejów zalecanych przez Departament Materiałów Pędnych i Smarów MON.

Przy wlewaniu świeżego oleju w żadnym wypadku nie wolno usuwać filtrujących siatek z lejków lub wlewów. Ilośc wlanego oleju trzeba sprawdzać linijką kontrolną. Niezależnie od tego, po wlaniu oleju trzeba obrócić kilkakrotnie wał korbowy następnie uruchomić silnik na około 1 do 2 minut w celu wypełnienia przewodów układu smarowania. Po dkonaniu tych czynności poziom oleju należy powtórnie sprawdzić.

Dokładnie musimy przejrzeć układ chłodzenia, sprawdzić złącza i uszczelki, a następnie przemyć układ czystą wodą. W wypadku stwierdzenia warstwy kamienia kotłowego należy przemyć układ chłodzenia roztworem: jeden kg sody kaustycznej i 0,5 l nafty na każde 10 l wody.

Przemycie układu chłodzenia wspomnianym roztworem przeprowadza się tak, jak przy przejściu z eksploatacji letniej na zimową. Jeśli w warunkach eksploatacji nie rozporządzamy miękką wodą i jesteśmy zmuszeni używać wody twardej należy ją zmiękczać.




Starannie przemywamy zbiornik, filtry oraz przewody paliwowe. Zwrócić tu należy szczególną uwagę na trwałość połączeń. Wszelkie nieszczelności winny być usunięte. Po przemyciu zbiorników i usunięciu z nich brudu należy je napełnić odpowiednim paliwem.

Nie trzeba dodawać, że zalecane paliwo winno być czyste i przefiltrowane przez siatki filtrujące. Niezależnie od tego używane do tej czynności lejki winny posiadać również siatkę. Czystość paliwa szczególnie dla silników wysokoprężnych ma pierwszorzędne znaczenie, dlatego też sprawa ta winna podlegać specjalnej kontroli. Drugim momentem, któremu trzeba poświęcić szczególną uwagę, jest możliwość obecności wody. Toteż paliwo przed wlaniem do zbiornika winno odstać się co najmniej przez jedną dobę.

Trzeba rozebrać, przeczyścić i przemyć filtry powietrze, a następnie po złożeniu nasycić je olejem.

Szczególnie starannie należy sprawdzić szczelność połączenia rury filtra z gaźnikiem, aby wykluczyć możliwość przenikania „dodatkowego" powietrza, a z nim pyłu i kurzu.

W traktorach posiadających urządzenie do regulowania podgrzewania mieszanki (Cz TZ-60) należy ustawić zasłonkę tego urządzenia w położenie odpowiadające temperaturze powietrza. Całkowicie wyłączyć podgrzewanie mieszanki można tylko przy długotrwałej pracy traktora na lekkich paliwach (benzyna, ligroina).

Należy starannie przejrzyć stan akumulatorów oraz sprawdzić gęstość elektrolitu (1,273). Gęstość elektrolitu sprawdza się przy normalnej jego ilości (poziom 10 — 15 mm ponad płytami). W celu zabezpieczenia akumulatora od samowyładowania powierzchnię naczyń wycieramy szmatką zmoczoną w 10% roztworze spirytusu a następnie cały akumulator wycieramy suchą szmatką.

Akumulatory należy czyścić z brudu i kurzu przy zamkniętych korkach, by zabezpieczyć wnętrze akumulatora od zanieczyszczenia. Otwory korków należy przeczyścić, a stosowane w okresie zimowym ocieplenie akumulatora zdjąć.

Prąd ładowania prądnicy zredukować do 9 — 11 A. Sprawdzić stan prądnicy, szczotek i kolektora, a nagromadzony tam pył usunąć. Pompkę, kolektor i szczotki trzeba przetrzeć szmatką zmoczoną w benzynie.

Przeglądamy także urządzenia przyczepne itp.

Doprowadzamy wreszcie do porządku, naprawiamy i przygotowujemy do konserwacji oraz przekazujemy do magazynu urządzenia i środki służące do ułatwienia eksploatacji w warunkach zimowych (podgrzewacze wodo-olejowe, pokrowce ocieplające itp.).

## NAPOMINAMY

O Kolegę kierowcę samochodu sanitarnego Nr. rej. U-002357, który dnia 1 kwietnia br. jechał w pobliżu Dworca Głównego w Warszawie, napominamy aby nie lekceważył sobie braku oświetlenia lampki „stop". Jadąc bowiem w ciągu pewnego czasu za sanitarką Nr. U-002357 stwierdziliśmy ponad wszelką wątpliwość, że nawet w momencie szybkiego hamowania na skrzyżowaniu, lewa tylna lampka „stop" nad tablicą rejestracyjną nie zapalała się.

Samochód sanitarny ma specjalne zadania. Ma on udzielać szybkiej pomocy. Tymczasem Wasz wóz, przy tego rodzaju zaniedbaniach, sam może spowodować wypadek. — Nie zapominajcie o tym Kolego z wozu Nr. U-002357.

•

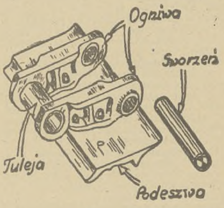
! Z przykrością musimy stwierdzić, że są jeszcze kierowcy, którzy zbyt często zapominają gdzie kończy się, a gdzie zaczyna jezdnia. Takim właśnie jest kierowca samochodu osobowego Skoda Nr. rej. D-000911. Dnia 1 kwietnia br. kolega ze Skody wjechał sobie najspokojniej w świecie na chodnik, przeznaczony jeszcze dotychczas wyłącznie dla pieszych, pragnąc tym najwidoczniej ułatwić wyjście z samochodu przewożonym osobom.

Otóż kierowcę wozu Nr. D-000911 napominamy, że korzystanie z chodnika, nawet u zbiegu ulic Królewskiej i Krakowskiego Przedmieścia, jest jak najsurowiej zakazane i przynosi wstyd każdemu kierowcy.

•

! Kolegę z wozu Pobieda Nr. rej. D-003220 napominamy, że jazda bez kompletu tablic rejestracyjnych poza obrębem jednostki jest wzbroniona. Dziwny naprawdę stanowiła widok Wasza lśniąca czystością Pobieda, gdyśmy ją spostrzegli na rogu ul. Nowowiejskiej i al. Niepodległości dn. 15.4. br. o godz. 14.00. Brak na przednim zderzaku tablicy rejestracyjnej wywołał zrozumiały niepokój wśród innych użytkowników jezdni: Dopiero, gdy Wasz wóz minął nas mogliśmy rozpoznać cyfry z tablicy rej. szybko oddalającego się samochodu.

Mamy nadzieję, że przy następnym spotkaniu z Wami zarówno tylna jak i przednia tablica głosić będzie zgodnie Nr. rej. D-003220.




# TECHNIKA

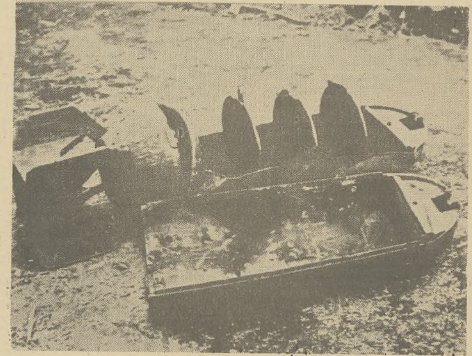
## U NAS

*Technika i pojazdy mechaniczne, wyprodukowane w ZSRR i w krajach demokracji ludowej, służą dobrze człowiekowi i pomagają nam w budownictwie naszej pokojowej gospodarki. Oto jeden z wielu przykładów: sanitarki produkcji bratniej Czechosłowacji biorą udział na terenie Egiptu w zwalczaniu epidemii malarii, przewożą chorych i lekarstwa do najdalszych zakątków kraju.*

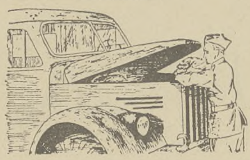



## U NICH

*Technika amerykańska zamiast pomocy niesie ludziom śmierć i zniszczenie. Zwyrodniały faszyzm amerykański rozpoczął straszną wojnę bakteriologiczną w Korei. Bomby z zarazkami cholery i dżumy made in USA — oto symbol amerykańskiego postępu w dziedzinie techniki i... zbrodni. Na zdjęciu: bomba bakteriologiczna po zrzuceniu na terytorium Chińskiej Republiki Ludowej.*



Plut. J. Nowacki



# Obsługa SYSTEMU CHŁODZENIA

**W okresie przejścia z eksploatacji jesienno-zimowej na wiosenno-letnią przystępujemy do dokładnego przeglądu powierzonych nam pojazdów i usunięcia ich niedomagań. Przegląd należy przeprowadzić bardzo szczegółowo, a wykryte chociażby najdrobniejsze uszkodzenia powinny być niezwłocznie naprawione.**

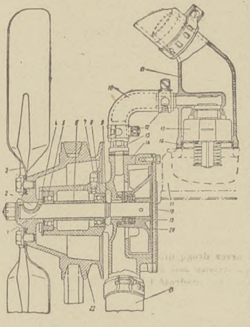
Chłodnica wody w układzie chłodzenia spełnia najważniejsze zadanie. W niej ochładza się gorąca woda, która krążąc w układzie chłodzenia utrzymuje równomierną temperaturę silnika w granicach 70 — 90°C, to jest temperaturę w której silnik najlepiej i najwydajniej pracuje.

Niedomagania chłodnicy — częściowe zagłuszenie, osad kamienia kotłowego (w przytoczonych wypadkach chłodnica nie może ochłodzić wody w dostatecznej ilości) powodują przegrzanie silnika. Woda często dochodzi do wrzenia przekraczając swoją normalną temperaturę. Przyczyną przegrzewania się wody w silniku w wymienionych przykładach jest niedostateczne przenikanie ciepła do atmosfery, wynikające z odizolowania rurek osadem kamienia kotłowego od gorącej wody i zmniejszenia się ich przekroju, co powoduje zwolnienie krążenia wody (cyrkulacji) i zbyt powolne przekazywanie ciepła na zewnątrz.

Przy prawidłowo działającym układzie chłodzenia silnik nie przegrzewa i nie przechładza się, temperatura wody wychodzącej z silnika do chłodnicy utrzymuje się stale na poziomie 80—90° C.

Do głównych niesprawności, które najczęściej naruszają prawidłową pracę układu chłodzenia należą: wyciekanie wody z chłodnicy, pompy wodnej lub połączeń przewodów, zanieczyszczenie układu chłodzenia, osadzenie się w nim dużej ilości kamienia kotłowego, nieprawidłowa praca termostatu i nieprawidłowe napięcie paska wietrznika.

Przy wyciekaniu z chłodnicy wody należy chłodnicę wybudować i po sprawdzeniu, miejsca uszkodzone zalutować. W wypadku wyciekania wody z pompy wodnej, posiadającej uszczelkę ołowiano-azbestową (Zis-5, Gaz-AA i innych), wypływ wody likwiduje się przez dokręcenie śrub dławika. Wyciekanie wody w pompach wodnych silników Gaz-51, M-20 i innych można zapobiec przez wymianę tekstolitowego pierścienia i gumowego uszczelnienia wałkapompy. Przy wyciekaniu wody w połączeniach przewodów należy dociągnąć opaski przewodów wodnych. W rezultacie zanieczyszczenia układu chłodzenia i osadzenia się w nim kamienia kotłowego, silnik będzie przegrzewał się, a chłodnica będzie chłodna.



**Pompa wodna z wietrznikiem i termostatem silnika samochodu ZIS-150.**

1 — wałek pompy i wietrznika, 2 — klin, 3 — wietrznik, 4 — pierścień ustalający, 5 — łożysko, 6 — tulejka, 7 — smarownica, 8 — łożysko, 10 — rura przepustowa, 11 — nasada głowicy, 12 — zaciski, 13—14 — kadłub pompy, 15 — termostat, 17 — głowice cylindrów, 18 — pokrywa kadłuba pompy, 19 — gumowy pierścień uszczelniający, 20 — wirnik pompy, 21 — przewód doprowadzający wodę, 22 — kółko pasowe.

Dlatego też przygotowując samochód do eksploatacji wiosenno-letniej należy sprawdzić czy w Twoim samochodzie nie zachodzi taki objaw — jeśli tak, to należy przepłukać układ chłodzenia roztworem sody kaustycznej.

W tym celu należy na okres ok. 10 — 12 godzin (najlepiej na noc) wlać do układu chłodzenia podgrzany roztwór składający się z 750—800 g. sody kaustycznej i 150 g. nafty na 10 litrów wody (jedno wiadro). Po 10 godzinach należy silnik uruchomić, po czym roztwór wypuścić, a układ chłodzenia przepłukać, wlewając wodę i ponownie uruchamiając silnik aż do jego nagrzania się, następnie wodę spuścić.

Ażeby zabezpieczyć układ chłodzenia przed osadem kamienia kotłowego, należy wodę jak najrzadziej zmieniać, a przy zmianie używać wody przegotowanej lub deszczowej. Wystrzegać się natomiast używania do chłodnicy wody „twardej" studziennej lub źródlanej. Silników Gaz-51, Gaz-M-20 i innych posiadających głowice lub kadłuby aluminiowe nie wolno przemywać roztworem sody kaustycznej, gdyż części aluminiowe ulec mogą zniszczeniu.

**W przypadku zanieczyszczenia chłodnicy osadem kotłowym w samochodzie, w którym silnik posiada głowicę lub kadłub aluminiowy należy do płukania roztworem sody kaustycznej chłodnicę wymontować.**

Niedostateczne krążenie wody w układzie chłodzenia może być niekiedy spowodowane słabym napięciem paska klinowego wietrznika lub jego zaoliwieniem. Zaoliwiony pasek wyciera się końcami umoczonymi w benzynie. W wypadku zbyt słabego napięcia paska, należy go naciągnąć. Zbyt silne naprężenie paska będzie miało ujemny wpływ na łożyska wałka wietrznika lub pompy wodnej.

W przypadku wyciekania wody podczas jazdy w odległości kilkudziesięciu kilometrów od miejsca garażowania można chłodnicę uszczelnić chwilowo, zaklejając miejsce uszkodzenia razowym chlebem. Nigdy nie należy uszczelniać chłodnicy gliną, cementem i podobnymi środkami, gdyż doprowadza to do całkowitego jej zniszczenia.

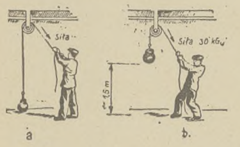
## FIZYKA SAMOCHODOWA

### FIZYCZNE POJĘCIE PRACY

Podnosząc jakikolwiek ciężar np. wiadro z wodą, aby wlać ją do chłodnicy samochodu, wykonujemy pracę. Pracę w znaczeniu fizycznym tzw. pracę mechaniczną wykonuje się nie tylko przy podnoszeniu ciał, ale i we wszystkich przypadkach kiedy pod wpływem przyłożonej siły następuje ruch ciała (Rys. 12). Np. koń ciągnie wóz, robotnik podnosi cegły, ciśnienie gazów powstających przy wybuchu rozsadza skały, wyrzuca z działa pocisk. We wszystkich przytoczonych przykładach wykonuje się pracę.

Uogólniając wszystkie przypadki można powiedzieć, że *praca mechaniczna polega na pokonywaniu oporu, jaki napotyka ruch ciała.* Tak więc wielkość pracy zależy od wielkości przyłożonej siły i od przebytej przez ciało, działaniem siły, drogi.

Jeżeli podnosimy ciężar, przykładamy siłę, aby pokonać siłę ciężkości tzn. siłę, z którą ciało jest przyciągane przez ziemię. Zrozumiałe jest, że im cięższy przedmiot, im wyżej trzeba go podnieść, tym większą wykonujemy pracę. Koń ciągnący wóz przykłada wysiłek swój, aby pokonać opór jazdy wozu. Im większe są opory jazdy i większą siłę przykłada koń i im dłuższa jest droga, którą ma przebyć wóz, tym rzecz jasna, większa jest praca konia.




Rys. 1. a) Siła (mimo wysiłku robotnika ciało nie zmieniło swego stanu: pozostało w spoczynku)
b) Praca (pod działaniem siły ciało zostało podniesione).

Należy zwrócić uwagę, że w fizyce a tym samym w technice mówi się o pracy tylko przy poruszaniu ciała przez siłę. Wartownik stojący nieruchomo, tragarz stojący z workiem na plecach nie wykonuje więc mechanicznej pracy, choć w organizmach ich pod wpływem napięcia mięśni następuje zmęczenie. Jak widzimy fizyczne pojęcie pracy różni się od jej pojęcia codziennego.

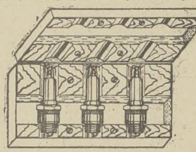
Aby umieć zmierzyć wielkość pracy należy przede wszystkim ustalić jednostkę pracy. Jako *jednostkę pracy mechanicznej przyjmuje się pracę wykonaną przez siłę 1 kg. na drodze 1 metra w kierunku działania siły.* Tę jednostkę pracy nazywa się *kilogramometrem* w skrócie: (kgm).

Rozpatrzmy następujący prosty przykład: (rys. 1b). Przypuśćmy, że robotnik podnosi na wysokość 1,5 m ciężar 30 kg. Innymi słowy robotnik działa siłą 30 kg na drodze 1,5 metra. Dokona on pracy równej: $30 \times 1,5 = 45$ kgm.

## RACJONALIZATOR radzi

Stosując się do wskazówek podanych w artykule p. t. „Jak zabezpieczyć świece zapasowe" („Za Kierownicą Nr 2 z br.) wykonaliśmy w naszej jednostce kilka płytek z nagwintowanymi otworami na świece i zastosowaliśmy je w samochodach. Po przejechaniu około 2.000 km. stwierdziliśmy, że świece pokrywa warstwa kurzu, z pod którego czerwieniła się rdza. Oczywiście, że takie świece przed wkręceniem ich do silnika należało dokładnie oczyścić.

Rozumiejąc znaczenie właściwego przechowywania świec zapasowych, postanowiliśmy zagadnienie to przedyskutować na zebraniu kółka racjonalizatorów. W dyskusji jaka się wyłoniła nad powyższym zagadnieniem kol. st. szer. Wichrowski wystąpił z projektem wykonania pudelek



z blachy wyłożonych drewnem z wyżłobieniem na świece. Projekt kol. Wichrowskiego został zaaprobowany przez d-cę naszej jednostki. Po wypróbowaniu pomysłu kol. Wichrowskiego okazało się, że świece dobrze przechowały się, są czyste i nadają się do niezwłocznego użycia.

Przed włożeniem świec do pudełka należy je owinąć w natłuszczony papier.

●

**Zdarza się bardzo często, że zbiornik paliwa zostaje przetarty pasami, którymi jest przymocowany.** W czasie ostatnich ćwiczeń zimowych jeździliśmy w trudnych warunkach terenowych, po dużych wybojach i nawierzchni zamarzniętej. Dzięki stałym drganiom i wstrząsom zbiornik paliwa mego samochodu ZIS-150 został właśnie przetarty, co spowodowało poważną stratę paliwa.

Zastanawiałom się co zrobić, żeby zapobiec takim wypadkom. Naprawiliśmy zbiornik, a w chwili, gdy go zakładałem wpadłem na pomysł, żeby pod pasy przytrzymujące podłożyć gumę albo podłużny filc.

Praktyka wykazała, że sposób ten daje bardzo dobre wyniki i zabezpiecza przed przetarciem zbiornika, a tym samym przed stratą paliwa. *kpr. Cz. Bieniasz*

## Odpowiedzi SKRZYNKI TECHNICZNEJ

**ST. SZER. BONIECKI RYSZARD**

**Zapytujecie dlaczego w nowoczesnych samochodach radzieckich, takich jak np. Zis-150, Gaz-51 i innych zostały zastosowane dwa rodzaje regulacji samoczynnego przyśpieszenia zapłonu?.**

Otóż Kolego, w samochodach zapłon winien być odpowiednio dostosowany nie tylko do ilości obrotów silnika, ale również do jego obciążenia. Jak Wam napewno wiadomo, w miarę wzrostu obrotów zapłon musi być wcześniejszy, zaś w miarę wzrostu obciążenia — poźniejszy. Ustalenie więc najdogodniejszego przyśpieszenia zapłonu musi być wypadkową działania dwóch regulatorów, działających w zależności od obrotów silnika i jego obciążenia.

W samochodach o których mowa, zmianę przyśpieszenia zapłonu w zależności od ilość obrotów silnika dokonywuje się samoczynnym regulatorem odśrodkowym. W regulatorze tym, w miarę wzrastania obrotów, siła odśrodkowa pokonywując napięcie sprężyn ciężarków regulatora, rozsuwa ciężarki, których przesunięcie powoduje obrót ramienia regulatora o pewien kąt. Obracające się ramię powoduje obrót tarczy przerywacza w kierunku przeciwnym obrotowi garbów (lub w przypadku obniżenia obrotów w kierunku zgodnym przyśpieszając lub opóźniając w ten sposób zapłon).

Niezależnie od tego działa drugi regulator, próżniowy działający w zależności od wielkości podciśnienia, jakie panuje w rurze ssącej, które uzależnione jest od stopnia otwarcia przepustnicy, a więc od obciążenia silnika.

Podciśnienie to przenosi się przez przewód na przeponę umieszczoną w komorze regulatora. W miarę wzrostu obciążenia silnika wzrasta podciśnienie w rurze ssącej wskutek czego przepona za pomocą odpowiedniego ciągła działa na tarczę przerywacza obracając ją w kierunku obrotu garbów i powodując w ten sposób opóźnienie zapłonu. Przy spadku obciążenia zjawisko będzie odwrotne — zapłon zostanie przyśpieszony.

Otóż przy równoczesnej zmianie obciążenia silnika i jego obrotów oba te urządzenia będą działały wspólnie, wzajemnie się uzupełniając dzięki czemu otrzymujemy najdogodniejsze przyśpieszenie zapłonu. Nie trzeba chyba dodawać, że taka dokładna samoczynna regulacja przyśpieszenia zapłonu wpływa korzystnie na przebieg spalania mieszanki w różnych warunkach pracy silnika i stanowi jedną z wielu zalet stawiających nowoczesne samochody radzieckie w rzędzie najdoskonalszych pojazdów użytkowych.

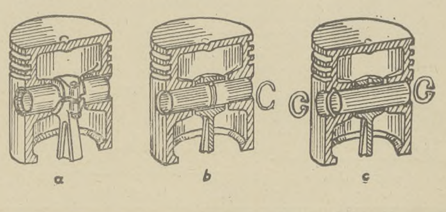
## Nasz Konkurs

Na rysunku podane są trzy sposoby zamocowania sworznia tłokowego. Są to rozwiązania spotykane w silnikach samochodowych, którymi jeździsz Ty lub Twoi koledzy.

**Zastanów się, który ze sposobów umocowania sworznia tłokowego zastosowano w silniku Twego samochodu.**

**Postaraj się wyliczyć typy samochodów o sworzniach tłokowych należących do grupy a, b, c.**

O właściwym rozwiązaniu poinformujemy w następnym numerze „Za kierownicą".



# SUKCESY DWUDZIESTOLECIA 1932 1952

DWADZIEŚCIA lat temu z taśm montażowych Gorkowskich Zakładów Samochodowych im. Mołotowa zeszły pierwsze, 1½-tonowe ciężarówki. Rozpoczęła produkcję jedna z największych na świecie fabryk samochodowych, fabryka — gigant, dając Związkowi Radzieckiemu wspaniałe pojazdy ciężarowe i osobowe, stawiając z biegiem lat przemysł motoryzacyjny ZSRR na pierwszym miejscu na świecie.

Uroczystość położenia kamienia węgielnego pod Zakłady im. Mołotowa odbyła się 2 maja 1930 roku w Niżnym Nowgorodzie, który obecnie nazywa się Gorki. Tu, zgodnie z wytycznymi Józefa Stalina, postanowiono rozpocząć budowę najnowocześniejszych zakładów samochodowych.

Na budowę i uruchomienie fabryki - giganta wyznaczony został okres 15 miesięcy. Wiadomość ta wywołała ironiczne uśmiechy zarozumiałych amerykańskich producentów samochodowych. Przecież fabryki samochodowe słynnego wówczas Forda budowane były w ciągu 6 lat.

— To niemożliwe. Tego nie dokonałby nawet sam Ford — mówili korespondenci amerykańskich pism obecni na uroczystości w dniu 2 maja w Gorki.

Stało się jednak nie tak, jak przewidywali Amerykanie, lecz tak, jak postanowili ludzie radzieccy. Olbrzym w Gorki zbudowany został 4 razy szybciej niż fabryki Forda. W jego przestronnych, nowoczesnych halach stanęło przeszło 6 tysięcy obrabiarek najrozmaitszych typów, a już w styczniu 1932 r. z bramy Zakładów zaczęły rozjeżdżać się po całym kraju nowiutkie, pokryte stalową farbą ciężarówki.

## KONSTRUKTORZY PRACUJĄ

JAKŻE inne, w porównaniu z zagranicznymi, były samochody produkowane przez kolektyw Gorkowskich Zakładów. Firmy kapitalistyczne nie zwracają wiele uwagi na wytrzymałość i na jakość swej produkcji. Nie obchodzi ich także strona ekonomiczna. O konstrukcji pojazdu decyduje tutaj wyłącznie chęć zysku i prawo konkurencji. Z tego więc powodu samochody firm kapitalistycznych nie są trwałe, wymagają częstej zmiany części i szybciej się zużywają.

Konstruktorzy Gorkowskich Zakładów zrozumieli jednak dobrze, jakie doniosłe zadania postawiła przed nimi partia i rząd radziecki. Pragnęli oni dać swej Ojczyźnie pojazdy oryginalne — samochody o specjalnej konstrukcji, wytrzymałe na drogę wszelkiego rodzaju. Toteż już w pierwszym okresie pracy zmieniają cały szereg elementów samochodu, udoskonalając system chłodzenia, filtry powietrzne, system smarowania, układ przeniesienia oraz wzmacniają zawieszenie pojazdu.

POMYSŁNE rozwiązania konstrukcyjne radzieckich inżynierów z Gorki znalazły pełne potwierdzenie już w drugim roku produkcji, kiedy to samochody marki Gaz wzięły udział w słynnym raidzie samochodowym przez pustynię Kara-kum. Przebyły one wtedy (rok 1933) 9.500 km bez najmniejszych uszkodzeń po szosach, po drogach wiejskich, po wertepach i bezdrożach i po piaskach pustyni.

Dla porównania, w raidzie tym brały udział również trzy samochody importowane marki Ford. Pracując w tych samych warunkach raidu, nie wytrzymały one ciężkiej próby. Na trasie rozsypały się w nich łożyska, przestała pracować prądnica, a u jednej z maszyn złamała się półośka. Po powrocie silniki wszystkich Fordów wymagały naprawy głównej, a zwłaszcza przeszlifowania cylindrów.

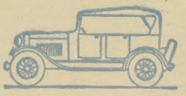
Tak to radziecki samochód produkcji Gorkowskich Zakładów im. Mołotowa doskonale zdał egzamin wytrzymałości, wykazał, że zdolny jest do pracy w każdych warunkach klimatycznych i drogowych we wszystkich zakątkach Kraju Rad. Wyższość swą nad samochodami produkcji firm kapitalistycznych samochód produkcji ZSRR zachowują po dziś dzień.

## OD SAMOCHODU GAZ — AA DO SAMOCHODU ZIM

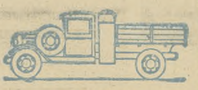
ALE pojazdy mechaniczne produkowane przez Zakłady w Gorki musiały odpowiadać nie tylko drogowym i eksploatacyjnym, ale i ekonomicznym warunkom Związku Radzieckiego. W okresie Stalinowskich Pięciolatek tempo rozwoju socjalistycznej gospodarki ZSRR stawiało coraz to nowe wymagania. Toteż już po rozpoczęciu produkcji 1½-tonowej ciężarówki typu Gaz — AA Zakłady zmuszone są przystąpić do produkcji bardziej unowocześnionego typu i budują ekonomiczne ciężarówki Gaz—MM.

Po pewnym czasie i ten typ pojazdu przestał odpowiadać potrzebom rozkwitającej bujnie gospodarki narodowej ZSRR. Kraj potrzebował samochodu ciężarowego o dużej ekonomice: większej nośności, szybkości i wytrzymałości. Wojna przerwała pracę nad samochodem tego typu. Zakłady przestawiły się głównie na produkcję wojenną. Pomimo tego praca ta została szybko zakończona.

W pół roku po wojnie Gorkowskie Zakłady wypuszczają nowe



GAZ-A (1932)



GAZ-42 (1938)

2½-tonowe ciężarówki, na wskroś nowoczesne samochody — Gaz—51. Jak orzekła specjalna komisja kwalifikacyjna i powołując się na wypowiedzi tysięcznych użytkowników tego samochodu, Gaz—51 przewyższa znacznie pod każdym względem najlepsze samochody amerykańskie tej kategorii. Wiele kierowców-stachanowców przekroczyło wysoko ponad 100.000 km przebiegu pojazdu bez głównej, a nawet średniej naprawy.

Wzorując się na samochodzie Gaz 51, polecono Zakładom wyprodukować innego typu ciężarówki: Gaz—63 z napędem na obie osie, posiadające nadzwyczaj wysokie walory eksploatacyjne.

Za opracowanie i uruchomienie produkcji samochodów Gaz—51 i Gaz—63 wielu konstruktorów, technologów i przodowników pracy Gorkowskich Zakładów Samochodowych otrzymało nagrodę Stalinowską za rok 1948.

RÓWNIEŻ w dziedzinie produkcji samochodów osobowych, kolektyw Zakładu nabrał w ciągu ub. 20-lecia olbrzymiego doświadczenia. Już w roku 1933 konstruktorzy Zakładów udoskonalili produkcję samochodu osobowego Gaz—A i rozpoczęli pracę nad budową pojazdu wyższej klasy. Taśmowa produkcja tych samochodów marki M—1 rozpoczęta została w roku 1936.

Rozpowszechnienie samochodu osobowego M—1 przyczyniło się do podniesienia produkcji na wyższy poziom techniczny. Często więc energicznie pracować nad projektem nowego, jeszcze bardziej nowoczesnego pojazdu osobowego. Projekt ten urzeczywistniono jednak dopiero po wojnie. Nowy samochód otrzymał znak fabryczny M—20 i nazwę Pobieda. Taśmową produkcję tych samochodów rozpoczęto w roku 1947.

Znamy wszyscy doskonale wszechstronne zalety Pobiedy. Jej wyjątkowa ekonomiczność, szybkość i wytrzymałość sprawia, że Pobieda przewyższa pod względem jakości wszystkie samochody amerykańskie masowej produkcji.

W końcowym okresie powojennej Pięciolatki Stalinowskiej, Związek Radziecki posiadał już wspaniałe samochody osobowe: Zis—110, Pobieda i Moskwicz. Te trzy typy wozów nie zaspakajały jednak rosnących stale potrzeb. Z polecenia Józefa Stalina, kolektyw Gorkowskich Zakładów zbudował w rekordowym czasie typ nowego samochodu średniej klasy, pomiędzy Zis—110 i Pobiedą. Był to samochód Zim, którego produkcję rozpoczęto już w roku 1950.

Szczególnymi cechami tego samochodu jest wygodne i widne nadwozie, lekkość prowadzenia, duża zwrotność, możność rozwijania wysokich szybkości, a zarazem oszczędność w zużywaniu paliwa oraz wspaniała amortyzacja. Za zaprojektowanie, stronę technologiczną i przystosowanie samochodu Zim do produkcji taśmowej grupa technologów i konstruktorów Gorkowskich Zakładów otrzymała zaszczytny tytuł Laureatów Premii Stalinowskiej.

Dzisiaj kolektyw Zakładów pracuje nad budową nowego samochodu osobowego o podwyższonej szybkości z napędem na obie osie: przednią i tylną. Samochód ten zastąpi produkowany dotychczas przez Gorkowskie Zakłady pojazd osobowy marki Gaz—67.

## STALE NAPRZÓD

W ciągu 20-tu lat swego istnienia kolektyw Zakładów w Gorki opracował i zbudował 67 modeli samochodów różnego rodzaju. Z tego 27 modeli przystosowano do masowej lub seryjnej produkcji. Stało się to możliwe dzięki ustawicznemu postępowi technicznemu Zakładów, a także dzięki wybitnie wykwalifikowanemu zespołowi, który znalazł się na wysokości zadania.

Tempo produkcji samochodów osobowych i ciężarowych zostało wydatnie zwiększone po zastosowaniu radzieckiego systemu taśmowego. Należycie zorganizowana produkcja taśmowa, pełne zastosowanie mechanizacji pracy, widne i rozległe hale Zakładów, wysoka higiena i socjalistyczna kultura pracy radzieckiego człowieka gwarantowały sprawne wykonanie zadań. Maszyna, organizacja pracy, system taśmowy, transporter — oto przyjaciele i pomocnicy Gorkowskich Zakładów.

Nie zapominajmy jednak, że w warunkach kapitalistycznych cała wysoko postawiona technika i przemysł służy nieludzkiej eksploatacji człowieka i wyciskaniu resztek sił z ludzkiego organizmu. W przedsiębiorstwach kapitalistycznych praca człowieka jest mechaniczna, bezduszna, a sam człowiek staje się automatem — dodatkiem do maszyny. System taśmowy zastosowany przez Forda przynosi fantastyczne dochody nielicznej grupie miliarderów, a ogromną masę robotników robi kalekami i żebrakami.

Systemowi temu przeciwstawiły Gorkowskie Zakłady radziecką organizację pracy, opartą na wysokim rozwoju techniki. W oddziałach Zakładów widzimy usprawnienia będące ostatnim wyrazem techniki — dzieło radzieckich nowatorów. Są to m. in.: linie automatyczne służące do obróbki poszczególnych zespołów, szybkościowe skrawanie metali, spawanie części prądem wysokiego napięcia, automatyczny przerzut okresowy na obrabiarkach, automatyczne spawanie kół i tysiące innych usprawnień.

Wyniki te osiągnięte przez kolektyw Zakładów w produkcji samochodowej były możliwe dzięki temu, że wódz i organizator historycznych zwycięstw Związku Radzieckiego Józef Stalin interesował się gorąco ciągłym rozwojem techniki samochodowej. Józef Stalin osobiście zapoznawał się z konstrukcją każdego nowego pojazdu, osobiście przeglądał nowe modele będące dziełem konstruktorów radzieckich. Dokonując przeglądu nowych pojazdów Józef Stalin zawsze poddawał konstruktorom pomysły mające na celu jeszcze większe udoskonalenie konstrukcji, dalsze jej unowocześnienie, służące większej wygodzie kierowcy i użytkownika.

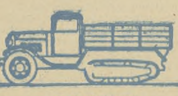
Kolektyw Gorkowskich Zakładów im. Mołotowa pamiętając dobrze hasło Wodza narodów Związku Radzieckiego: — **NAPRZÓD, KU NOWYM ZWYCIĘSTWOM!** osiągnął olbrzymie sukcesy na polu postępu technicznego i stale je podnosi.



Codziennie nowy transport samochodów Pobieda opuszcza teren Zakładów.




Wspaniałe ciężarówki Gaz-51 schodzą z taśm produkcyjnych.



GAZ-60 (1938)



GAZ-51 (1945)



GAZ-67 (1943)



GAZ-M-20 (1946)

„ZA KIEROWNICĄ" Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, Aleja Niepodległości 218. Tel. 89680, wewn. 26-03, Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO Nr I 91000. Druk Wyd. MON. Zam. Nr 878. 3B-15491